Deutscher Bundestag **Drucksache 18/12905**

18. Wahlperiode 26.06.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Dr. Alexander S. Neu, Frank Tempel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/12701 –

Entwicklung, Erprobung und Beschaffung von Drohnen des Typs MQ-4C TRITON für die Bundeswehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Entwicklung und Beschaffung des mittlerweile gestoppten Drohnenprojekts EURO HAWK einschließlich des von Airbus Defence and Space gefertigten Spionagesystems ISIS hat die Bundesregierung seit 2007 mehr als 700 Mio. Euro ausgegeben (Quelle hier und im Folgenden, wenn nicht anders angegeben, Bundestagsdrucksache 18/12279). Dies beinhaltet Gelder zur mittlerweile ebenfalls abgebrochenen Wiederaufnahme von Testflügen des vom Hersteller Northrop Grumman gelieferten Prototypen.

Die Beschaffungspläne werden nun im Projekt MQ-4C TRITON, wie die EURO HAWK ebenfalls ein Derivat der Drohne GLOBAL HAWK, weitergeführt. Das Bundesministerium der Verteidigung sieht den „rüstungspolitisch relevanten Mehrwert“ der MQ-4C TRITON mit dem Spionagesystem ISIS (zur „Erfassung und Auswertung von Signalen u. a. aus dem Sprechfunk- und Radarfrequenzbereich“ für operative Zwecke) in der erfolgreichen Zulassung und der Integration in den kontrollierten Luftraum (5. Bericht des BMVg zu Rüstungsangelegenheiten, April 2017). Die Drohne sei außerdem das „ausgewogenste Gesamtpaket“, dessen Potenzial für die „höchste Forderungserfüllung aller untersuchten Lösungen“ im Jahr 2014 erkannt worden sei, woraufhin das Bundesministerium der Verteidigung „die erforderlichen Untersuchungen zur Zulassbarkeit und Nutzbarkeit“ einleitete.

Gegenüber den Drohnen GLOBAL HAWK bzw. EURO HAWK verfügt die MQ-4C TRITON laut dem Bundesministerium der Verteidigung über „wesentliche technisch-funktionale Verbesserungen“, darunter Blitzschutz, Enteisungsanlage, Hagel- und Vogelschlagschutz, Verstärkung der Struktur der Tragfläche und Verbesserung der Software.

Für die geplante Zulassung hat die US-Marine dem Luftfahrtamt der Bundeswehr die eigene Zulassungsbasis für die TRITON im Rahmen eines sog. Foreign Military Sales (FMS)-Planning Case bereitgestellt. Hierzu hatte die Bundesregierung einen Studienvertrag an die US-Marine zur Durchführung eines Vergleichs der Zulassungsvorschriften in den Vereinigten Staaten und Deutschland

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 22. Juni 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

vergeben. Auf dieser Grundlage hat das Luftfahrtamt der Bundeswehr die Erfüllbarkeit einer deutschen militärischen Zulassungsbasis positiv bewertet. Erstmals soll hierfür das Regelwerk der „Dauerhaften Flugfreigabe“, das als Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge der Bundeswehr für „außereuropäische Kauflösungen“ erarbeitet wurde, genutzt werden. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist ein System zum Erkennen und Ausweichen vor anderen Luftfahrzeugen („Sense bzw. Detect & Avoid Technologien“), dessen genaue technische Auslegung das Bundesministerium der Verteidigung mit der US-Marine und den zuständigen US-Behörden abstimmen will. Die „erforderlichen Strategien, Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten“ des Bundesministeriums der Verteidigung, der amerikanischen militärischen Zulassungsstelle sowie der Rüstungskonzerne Northrop Grumman (Drohne) und Airbus Defence and Space (Spionagesystem ISIS) zur Erlangung einer Zulassung und zu deren Erhalt werden in einem „Airworthiness Qualification Plan“ (AQP) geregelt.

Nach der Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose hat der Generalinspekteur der Bundeswehr am 6. März 2017 seine Auswahlentscheidung „ISIS auf TRITON“ getroffen. Nun soll der Generalinspekteur Auflagen für das weitere Vorgehen im Projekt formulieren, die in einen möglichen Beschaffungsvertrag mit der US-Marine aufzunehmen sind oder das eigene Vorgehen betreffen. Ein Regierungsvertrag (FMS-Planning Case) zur Beschaffung der MQ-4C-TRITON wird bereits erarbeitet. Im Anschluss an den FMS-Beschaffungsvertrag muss ein FMS-Folgevertrag für die Nutzung des Systems geschlossen werden. Die US-Marine würde nach gegenwärtigem Stand den Betrieb der Drohnen „insbesondere bei dem Erhalt der Zulassung und der Materialerhaltung“ unterstützen. Das Bundesministerium der Verteidigung erarbeitet derzeit eine Regierungsanfrage an die US-Regierung für die Beschaffung. Zur Unterstützung wird hierzu der bereits mit der US-Marine bestehende FMS-Planning Case genutzt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung nimmt die Vorbemerkung der Fragesteller zur Kenntnis. Sie stimmt weder den darin enthaltenen Wertungen zu, noch bestätigt sie die darin enthaltenen Feststellungen oder dargestellten Sachverhalte.

Die nachfolgenden Antworten geben den Sachstand zum 16. Juni 2017 wieder.

1. Unter welcher Bezeichnung wird das Projekt „ISIS auf TRITON“ inzwischen im Bundesministerium der Verteidigung und bei der Bundeswehr verfolgt?

Die Produktbezeichnung für „ISIS auf TRITON“ lautet „PEGASUS“ („PErsistent German Airborne SUrveillance System“).

2. Welche Auflagen hat der Generalinspekteur der Bundeswehr nach der Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose für das weitere Vorgehen im Projekt MQ-4C TRITON formuliert (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 7)?

Der Generalinspekteur der Bundeswehr hat die Auswahlentscheidung zugunsten PEGASUS mit folgenden Quality Gates (QG) versehen:

- QG 1: Vor Vertragsschluss für die ISIS Zielbefähigung muss grundsätzlich eine Eignungsprognose ISIS vorliegen.
- QG 2: Vor Vertragsschluss für den TRITON muss der neue regulatorische Rahmen für das Prüf- und Zulassungswesen für Luftfahrzeuge der Bundeswehr („Die Dauerhafte Flugfreigabe“) in Kraft gesetzt sein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Zur weiteren Risikominimierung in Bezug auf die Plattform TRITON sind für den Beschaffungsvertrag folgende Auflagen zu berücksichtigen:

- Auflage 1: Vertragliche Verankerung zur Umsetzung der Inhalte des „Airworthiness Qualification Plan“ zur Berücksichtigung der Zulassungsanforderungen.
- Auflage 2: Vertragliche Verankerung eines Abbruchmeilensteins, falls eine erfolgreiche produktspezifische Anerkennung der Zulassungsbehörde der U.S. Navy und die Nutzbarkeit von Zulassungsergebnissen durch das Luftfahrtamt der Bundeswehr (LufABw) nicht möglich ist.
- Auflage 3: Vertragliche Verankerung eines Abbruchmeilensteins, falls die deutsche TRITON-Konfiguration die erforderlichen Risikostatus für „Catastrophic“ bzw. „Hazardous Events“ nicht erreicht.
- Auflage 4: Verbindliche Festlegung zu einem Stückprüfäquivalent durch das LufABw und dessen vertragliche Verankerung vor Fertigungsbeginn.

3. Welche dieser Auflagen sollen nach gegenwärtigem Stand in einen möglichen Beschaffungsvertrag mit der US-Marine aufgenommen werden?

Die beiden QG müssen vor einem möglichen Vertragsschluss erfüllt sein, wobei QG 2 bereits am 7. Juni 2017 erfüllt wurde.

Es ist geplant, die vier Auflagen in einen möglichen Beschaffungsvertrag aufzunehmen.

4. Wann könnte der Beschaffungsvertrag aus heutiger Sicht frühestens geschlossen werden?

Der Beschaffungsvertrag könnte aus heutiger Sicht frühestens 2019 geschlossen werden.

5. Wann wurde die Regierungsanfrage an die US-Regierung für die Beschaffung von Drohnen des Typs TRITON für die Bundeswehr gestellt, und welchen Inhalt hat diese bezüglich der Zahl und der Funktionalitäten der Drohnen (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 13)?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 5a und 5b verwiesen.

a) Sofern die Regierungsanfrage weiter in Vorbereitung ist, wann sollen diese abgeschlossen sein?

Die Regierungsanfrage (Letter of Request) soll Ende Juni 2017 an die US-Regierung übermittelt werden.

b) Welchen Inhalt hat die Regierungsanfrage nach gegenwärtigem Stand bezüglich der Zahl und der Funktionalitäten der Drohnen?

Nach gegenwärtigem Stand sollen drei Luftfahrzeuge angefragt werden. Die detaillierte Abstimmung zum weiteren Leistungsinhalt ist noch nicht abgeschlossen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche Arbeiten würde die US-Marine in einem FMS-Folgevertrag für die Nutzung der Drohnen durch die Bundeswehr übernehmen, was die Bundesregierung unter anderem mit „Erhalt der Zulassung und der Materialerhaltung“ beschreibt (bitte sämtliche angestrebten Maßnahmen aufführen)?

Das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) arbeitet derzeit am FMS-Vertrag (FMS: Foreign Military Sales) für die Beschaffung der Plattform TRITON. Detaillierte Aussagen zu einem für Mitte des nächsten Jahrzehnts geplanten FMS-Folgevertrag können derzeit nicht getroffen werden.

7. Welche „grundsätzlichen Funktionalitäten“ sowie „wesentlichen technisch-funktionalen Verbesserungen“ weist die Drohne MQ-4C TRITON aus Sicht der Bundesregierung gegenüber dem Typ GLOBAL HAWK in Bezug auf Blitzschutz, Enteisungsanlage, Hagel- und Vogelschlagschutz, Verstärkung der Struktur der Tragfläche und Verbesserung der Software auf (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu den Fragen 3 und 4)?

Die Funktionalitäten Blitz-, Enteisungs-, Hagel- und Vogelschlagschutz waren im GLOBAL HAWK nicht vorhanden, werden aber, genauso wie die Verstärkung der Struktur, in der Plattform TRITON realisiert. Die Software des MQ-4C TRITON wurde nach Aussage der U.S. Navy qualitativ verbessert. Zusätzliche technische Details sowie tiefergehende Informationen werden im weiteren Projektverlauf in Zusammenarbeit mit der U.S. Navy betrachtet.

8. Welche Fortschritte ergaben sich seit der Antwort auf Bundestagsdrucksache 18/12279 in Bezug auf die Abstimmung der genauen technischen Auslegung des Systems „Sense bzw. Detect and Avoid“ für die zu beschaffenden MQ-4C TRITON, und welche Minimalforderungen stellt das Bundesministerium der Verteidigung an dieses System?

Fortschritte seit der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12279 haben sich noch nicht ergeben. Die deutschen Forderungen zu einem derartigen System sind noch nicht abschließend festgelegt worden.

9. Welche „erforderlichen Strategien, Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten“ werden im „Airworthiness Qualification Plan“ (AQP) dem Bundesministerium der Verteidigung, der amerikanischen militärischen Zulassungsstelle sowie den Firmen Northrop Grumman und Airbus Defence and Space zur Erlangung einer Zulassung der MQ-4C TRITON und zu deren Erhalt zugewiesen (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 5)?

Im „Airworthiness Qualification Plan“ (AQP) werden die erforderlichen Strategien, Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen dem (BMVg), der U.S. Navy sowie Northrop Grumman und Airbus Defence and Space geregelt, die zur Erlangung einer Zulassung und zu deren Erhalt erforderlich sind. Der AQP sichert die erforderliche Zuarbeit der amerikanischen militärischen Zulassungsstelle.

Insbesondere beschreibt der AQP die Zusammenarbeit in Zulassungsaspekten zwischen der Zulassungsstelle der U.S. Navy (US NAVAIR), dem amtlichen Prüfdienst Defense Contract Management Agency (DCMA) mit dem LufABw und dem Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr (BAAINBw). Die Luftwaffe wird als zukünftiger Betreiber der Luftfahrzeuge mit der Aufgabe des Managements des Erhaltes der Verkehrszulassung benannt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Dem BMVg obliegt die fachaufsichtliche Betreuung des Projekts. Die Firma Northrop Grumman wird in ihrer Aufgabe als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb des Luftfahrzeuges und die Firma Airbus Defence and Space als Entwicklungs- und Herstellungsbetrieb der Aufklärungssensorik beschrieben.

Die Beschreibung der für die Projektrealisierung und den Betrieb des Luftfahrzeuges (Erhalt der Zulassung) erforderlichen Rollen und deren Zusammenwirken (Prozesse) bildet eine Strategie für das Vorgehen in der möglichen Projektrealisierung.

10. Welche Voraussetzungen muss die MQ-4C TRITON erfüllen, um nach der Zulassungvorschrift „Dauerhafte Flugfreigabe“ des Luftfahrtamtes der Bundeswehr (LufABw) insbesondere für außereuropäische Kauflösungen geprüft und zugelassen zu werden (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 8)?

Als wesentliche Voraussetzung zur Erfüllung der ministeriellen Zulassungsvorschrift „Dauerhafte Flugfreigabe“ sind die Nachweise zum Musterprüfrahmenprogramm und deren Bewertung durch das LufABw im Rahmen der Musterprüfung zu nennen. Darauf aufbauend erfolgt eine Bewertung der Zulassungsergebnisse mit Blick auf Auswirkungen auf das Projekt, auf die Nutzbarkeit und die öffentliche Sicherheit und Ordnung.

11. Welche Planungen (nicht Beschlüsse) existieren innerhalb der Bundeswehr, das Verfahren der „Dauerhaften Flugfreigabe“ für weitere Beschaffungen von bemannten oder unbemannten Luftfahrzeuge anzuwenden?

Bislang wurde bei der Zulassung von Luftfahrtgerät in der Bundeswehr gemäß den Regelungsräumen des Regelverfahrens oder der nationalen Umsetzung europäisch harmonisierter Zulassungsanforderungen (DEMAR) verfahren. Die „Dauerhafte Flugfreigabe“ stellt einen weiteren Regelungsraum für die Zulassung von Luftfahrzeugen dar. Die Anwendung des jeweils sachgerechten Regelungsraumes wird projektspezifisch beschlossen, hierzu sind Vorplanungen nicht erforderlich und bestehen daher nicht.

12. Welche tragbare Realisierungsmöglichkeiten zur Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose haben die daran beteiligen Dienststellen (LufABw und Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr) aufgezeigt?

Ergebnis der Zulassbarkeits- und Nutzbarkeitsprognose ist, dass der TRITON unter Anwendung der „Dauerhaften Flugfreigabe“ zulassbar und für den geplanten Verwendungszweck nutzbar wäre.

13. Was ist der Bundesregierung über Inhalte einer Vereinbarung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit mit dem italienischen Verteidigungsministerium bekannt, das unter anderem eine Kooperation bei der Integration von Drohnen in den zivilen Luftraum vorsieht (Pressemitteilung EASA vom 17. Mai 2017, „EASA and Italian Ministry of Defence sign Cooperation Arrangement on Aviation Safety”)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Inwiefern soll diese Vereinbarung nach Kenntnis der Bundesregierung auch die Zulassung bzw. Flüge der auf Sigonella/Sizilien stationierten NATO-Drohnen des Typs GLOBAL HAWK regeln?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

15. Worin besteht das NATO-Projekt „Provide Satellite Communications Transmission Services“ (Capability Package 9A0130) zur Deckung des Bedarfes an Satellitenübertragungskapazitäten für die Jahre 2020 bis 2035, das als Nachfolgeprojekt zum bestehenden Projekt „Provide post-2000 Satellite Communications Capability“ aufgesetzt wurde, und wer nimmt daran teil (Bundestagsdrucksache 18/12311, Antwort zu Frage 17)?

Über das NATO-Projekt „Provide Satellite Communications Transmission Services“ (Capability Package 9A0130) sollen vorhandene Bodenstationen der NATO und das SATCOM Management System modernisiert bzw. ersetzt werden. Ferner sollen Übertragungskapazitäten über ein Raumsegment bereitgestellt werden.

Welche NATO-Nationen und welche kommerziellen Provider zukünftig Leistungen für die NATO bereitstellen, wird in dem noch anstehenden Vergabeverfahren der NCIA (NATO Communications and Information Agency) entschieden.

16. Welcher Unfallhergang und welche Unfallursache werden in dem Abschlussbericht zum Absturz einer Drohne der US-Armee vom Typ SHADOW im Jahr 2014 in Hohenfels genannt, den die Bundesregierung nach mehrmaliger Aufforderung nach drei Jahren (Februar 2017) in einer Zusammenfassung der „wesentlichen Erkenntnisse“ erhielt (Bundestagsdrucksache 18/11734, Antwort zu Frage 11)?

Während eines Übungsfluges am 4. November 2014 auf dem Truppenübungsplatz Hohenfels kollidierte ein Unbemanntes Luftfahrzeug der US-Streitkräfte vom Typ SHADOW mit dem Boden. Ursächlich hierfür war eine Kombination aus fehlerhafter Software und Nachlässigkeit des Bedienpersonals, welche zu einer inkorrekten Höheneinstellung des Systems führte. Als Folgemaßnahme wurde die fehlerhafte Software korrigiert und das Personal einer Nachschulung unterzogen.

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Zusammenfassung hinsichtlich der Genehmigung von Flügen der US-Armee mit Drohnen über Basen in Deutschland?

Die Bundesregierung erkennt keine Notwendigkeit, aufgrund dieses Flugunfalls Konsequenzen hinsichtlich der Genehmigung von Flügen der US-Armee mit unbemannten Luftfahrzeugen in Deutschland zu ziehen.

18. Welche weiteren Firmen oder Behörden (auch aus den Vereinigten Staaten von Amerika) sollen für die Prüfung oder Anbahnung einer Beschaffung der MQ-4C TRITON bzw. einer Integration des ISIS in die Drohne weitere Gelder erhalten (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 12)?

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die U.S. Navy und Airbus Defence and Space direkt durch das BAAINBw beauftragt. Die U.S. Navy wird ihrerseits den Hersteller des TRITON, Firma Northrop Grumman, beauftragen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

19. Welche „grundsätzlichen Funktionalitäten“ sind der Bundesregierung zu den Anwendungen zur Verschlüsselung der Kommunikation (zur Steuerung sowie Übertragung erhobener Daten) der MQ-4C TRITON bekannt (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 4)?

Zur Verschlüsselung der Kommunikation (Steuerung) wird das System des MQ-4C TRITON verwendet. Die Sensordaten werden zusätzlich national kryptiert.

20. Welche noch ausstehenden Lieferleistungen muss die Euro Hawk GmbH nach Abschluss der Close-out-Verträge für den Contractor Logistic Support Vertrag – Teil 1 und Teil 2 (CLS 1 bzw. 2-Vertrag) – erbringen, wozu das Bundesministerium der Verteidigung schrieb dass diese Komponenten des ISIS („ISIS-Entwicklungsleistungen“), des EURO HAWK FSD und der zugehörigen Bodenstationen betreffen (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 15)?

Zur Beendigung der geschlossenen Close-out Verträge sind alle bis zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Close-out Verträge noch nicht erfolgten Lieferungen durchzuführen. Dies betrifft sowohl Lieferungen aus dem Entwicklungsvertrag (z. B. das Luftfahrzeug, die Bodenstation Mission Control Element, das Ersatzteilpaket für das Luftfahrzeug und ISIS-Komponenten) als auch Lieferungen aus den Contractor Logistical Support (CLS)-Verträgen (z. B. Ersatzteilpakete ISIS).

Die Lieferungen dieser Hardwarekomponenten erfolgen zurzeit bereits sukzessive und werden voraussichtlich bis Ende Juli 2017 abgeschlossen sein.

21. Welches Material hat die Euro Hawk GmbH „in Lieferbereitschaft“ vorgehalten, wofür das Unternehmen im Rahmen des Close-Out-Vertrages Kosten in Höhe von rd. 21,3 Mio. Euro erstattet wurden (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 15)?

Für die in der Antwort zu Frage 20 aufgeführten Hardware-Lieferungen hat die Industrie die Lieferbereitschaft aufrecht erhalten.

22. Auf welche Weise soll die Demonstratorkonfiguration des ISIS-Missionssystems in die Nutzung überführt werden, und welche Maßnahmen sind hierfür erforderlich?

Die Demonstratorkonfiguration besteht aus dem Integrations- und Verifikationslabor (IVL) sowie der Trainingsausstattung.

Es ist geplant, das IVL nach Erteilung der Genehmigung zur Nutzung bei der Firma Airbus Defence and Space sowie die Trainingsausstattung in Nienburg zu betreiben.

23. Inwiefern ist die Auslieferung der drei ISIS-Systeme mittlerweile wie geplant im zweiten Quartal 2017 (inklusive „einiger bisher noch nicht ausgelieferter ISIS-Komponenten“) komplett erfolgt (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 15), und wo werden diese stationiert bzw. getestet?

Die Auslieferung ist noch nicht komplett erfolgt, wird jedoch nach derzeitigem Stand planmäßig bis Ende des zweiten Quartals 2017 abgeschlossen sein. Ein ISIS-System wird im IVL betrieben, die weiteren Systeme werden im bundeseigenen Lager (BEL) eingelagert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

24. Welche Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen müssen an den drei ISIS-Komponenten durchgeführt werden, damit diese in einigen Jahren in die dann möglicherweise beschafften MQ-4C TRITON eingerüstet werden können?

Auf Grundlage der im IVL weiterentwickelten ISIS werden die im BEL befindlichen Anlagen zeitgerecht mit Zulauf der Trägerplattform an den Entwicklungsstand angepasst und eingerüstet. Besondere Wartungs- und Erhaltungsmaßnahmen sind nicht notwendig.

25. An welche das Projekt unterstützende „Dienststellen und Institute“ wurden die im Zuge der Abnahmen zum Close-out des Entwicklungsvertrages von der Bundesregierung erhaltenen Daten zur Analyse übergeben (Bundestagsdrucksache 18/12279, Antwort zu Frage 19)?

Die Daten wurden zur Analyse an das Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie (FKIE) und an die Zentrale Untersuchungsstelle der Bundeswehr für Technische Aufklärung (ZU-StelleBwTAufkl) übergeben.

26. Welche Restmaßnahmen müssen vor einer Demilitarisierung und Verwertung des EURO-HAWK-Plattformsystems vorgenommen werden?

Bevor das EURO HAWK Plattformsystem für die Bundeswehr demilitarisiert und dann verwertet werden kann, muss es zunächst an die Bundeswehr formal ausgeliefert worden sein (vgl. hierzu auch die Antwort zu Frage 20).

27. Welche „verschiedene[n] Optionen für die Verwertung des EURO HAWK FSD Gesamtsystems bzw. einzelner Komponenten, Baugruppen und Ersatzteile“ werden derzeit von der Bundesregierung untersucht, und wer ist daran beteiligt?

Der Geschäftsbereich des BMVg prüft zurzeit, inwieweit andere Staaten oder das „NATO Alliance Ground Surveillance Programm“ Interesse am Kauf des Plattformgesamtsystems (ohne ISIS) oder Komponenten davon bzw. von zugehörigen Ersatzteilen haben. Eine weitere Option ist die Verwendung im Projekt PEGASUS (z. B. als Wartungstrainer).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333